

**ЗАВОД ЗА ЗАШТИТУ СПОМЕНИКА
КУЛТУРЕ ГРАДА НОВОГ САДА**

21 000 Нови Сад
Булевар Михајла Пупина 22
тел. 557 060, 557 061, тел/факс 456 166



Број: 19/56-2024

Нови Сад, 8.11.2024.

Република Србија
Министарство унутрашњих послова
Дирекција полиције
Полицијска Управа у Новом Саду

ПРЕДМЕТ: Одговор на захтев за достављање података

ВЕЗА: Ваш акт 03.29.2.3.1 – Број 231-3875/24-7, ЦБ 1443902 од 06.11.2024. године
По захтеву Вишег јавног тужилаштва у Новом Саду посл. број КТР-1488/24

Удовољавајући захтеву који сте нам упутили дана 06.11.2024. године по налогу Вишег јавног тужилаштва у Новом Саду посл.бр. КТР-1488/24 обавештавамо вас да је након увида у расположиву документацију Завода утврђено да Завод не поседује нити је поседовао архивски пројекат Железничке станице у Новом Саду за изградњу објекта 1964. године.

Овим путем вас обавештавамо да је Завод за заштиту споменика културе у временском периоду од 2017. године до данас запримио само један захтев, од 11.03. 2022. године, поднет електронским путем од стране студента Архитектонског факултета у Новом Саду.

Одштампан Захтев, одговор Завода, као и садржај прилога који је достављен налази се у прилогу.

Прилог:

Одштампан Захтев, одговор Завода са прилозима

ДОСТАВИТИ:

1. Подносиоцу захтева
2. Архиви



Kutija 3
NSVJT
01-12

Subject: Nova železnička stanica u Novom Sadu
From: Tatjana Zamaklar <zamaklartatjana@gmail.com>
Date: 3/11/2022, 10:58 AM
To: zzzskgns@mts.rs

Poštovani,

Kao student arhitekture na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu, dobila sam zadatak da istražim objekat nove Železničke stanice u Novom Sadu. Da li biste mogli, ukoliko imate, nešto o ovom objektu da mi pošaljete ili bih mogla da dođem lično i da istražim, bila bih Vam veoma zahvalna.

Srdačan pozdrav,

Tatjana Zamaklar

911
11.03
22
Pug

Subject: Nova železnička stanica u Novom Sadu
From: Tatjana Zamaklar <zamaklartatjana@gmail.com>
Date: 3/11/2022, 10:58 AM
To: zzzskgns@mts.rs

14.03.22
ЮБИ САД. Б.л. Александра Нупина 20

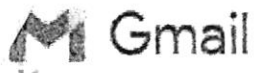
Poštovani,

Kao student arhitekture na Fakultetu tehničkih nauka u Novom Sadu, dobila sam zadatak da istražim objekat nove Železničke stanice u Novom Sadu. Da li biste mogli, ukoliko imate, nešto o ovom objektu da mi pošaljete ili bih mogla da dođem lično i da istražim, bila bih Vam veoma zahvalna.

Puc

Srdačan pozdrav,

Tatjana Zamaklar



Gordana Ris <risgordana@gmail.com>

Железничка станица

1 порука

Gordana Ris <risgordana@gmail.com>

14. март 2022. 13:35

Коме: zamaklartatjana@gmail.com

Поштована,
шаљем оно што имамо у документацији.
Обавезно ако будете користили наведите да сте добили од Завода.
Поздрав

4 прилога**Z stanica pcesa.pdf**

705K

**Zekeznica-Pcesa.pdf**

2449K

**Zeleznica - Enciklopedija.pdf**

4122K

**opis.docx**

13K



Gordana Ris <risgordana@gmail.com>

Железничка станица

3 поруке(а)

Gordana Ris <risgordana@gmail.com>

14. март 2022. 13:35

Коме: zamaklartatjana@gmail.com

Поштована,
шаљем оно што имамо у документацији.
Обавезно ако будете користили наведите да сте добили од Завода.
Поздрав

4 прилога **Z stanica pcesa.pdf**
705K **Zekeznica-Pcesa.pdf**
2449K **Zeleznica - Enciklopedija.pdf**
4122K **opis.docx**
13K**Tatjana Zamaklar** <zamaklartatjana@gmail.com>

14. март 2022. 14:50

Коме: Gordana Ris <risgordana@gmail.com>

Hvala Vam.

пон, 14. мар 2022. 13:36 Gordana Ris <risgordana@gmail.com> је написао/ла:

Поштована,
шаљем оно што имамо у документацији.
Обавезно ако будете користили наведите да сте добили од Завода.
Поздрав

Gordana Ris <risgordana@gmail.com>

14. март 2022. 14:50

Коме: zamaklartatjana@gmail.com

Гордана Рис
технички сарадник за документацију и фототеку
Завод за заштиту споменика културе
Града Новог Сада
тел: 021-557-060
060-557-05-12

Razvoj novosadskog železničkog čvora

1883-2000.

STARI ČVOR

Drugu polovinu XIX veka karakteriše nagli razvoj železnice, kao najefikasnijeg sredstva za masovan prevoz roba i putnika, tako da se krajem veka u Evropi privodi kraju kompletiranje osnovne mreže pruga.

Prvi voz ušao je u Novi Sad dana 5.5.1833. godine, a krajem iste godine pruga je izgrađena do Zemuna. Pruga Ridica-Sombor-Novi Sad puštena je u saobraćaj 1895. godine, a Novi Sad-Bečej 1889. godine. Uporedo sa izgradnjom pruga građeni su i stanični kapaciteti, radionice za održavanje i opravku mobilnih železničkih sredstava, kao i lokalne kolosečne veze.

Tako je u osvit novog, XX veka, železnički čvor u Novom Sadu bio potpuno završen. Imao je pet železničkih stanica, dva utovarno-istovarna terminala i kompletne radionice za održavanje kola i lokomotiva.

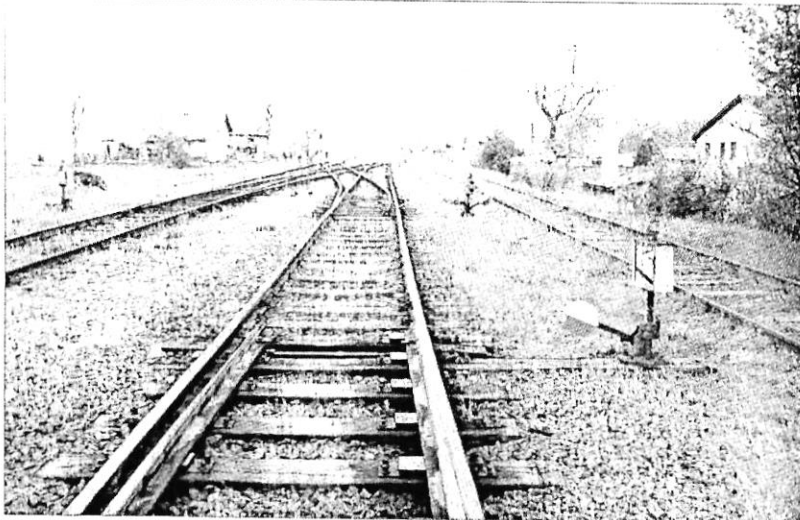
Za grad od oko 30.000 stanovnika, koliko je Novi Sad imao krajem XIX veka i uz činjenicu da je železnica bila skoro jedini prevoznik, stanice i pruge u čvoru bile su dobro locirane i međusobno skladno povezane.

Međutim, već četrdesetih godina prošlog veka grad je narastao na oko 75.000 stanovnika, stešnjen na relativno malom prostoru između pruge i kanala Mali Stapar. Novi Sad što je predstavljao veliku pretnju privrednom razvoju i izlasku grada na obalu Dunava.

Naročite teškoće nastale su rušenjem železničkog mosta u II svetskom ratu, jer je odmah posle rata izvršena devijacija pruge kroz priobalni deo Petrovaradina i Novog Sada radi prevođenja preko novoizgrađenog drumsko-železničkog mosta.

NOVI ČVOR

Kao deo saobraćajne osnove za izradu generalnog urbanističkog plana, urađeno je i usvojeno 23. aprila 1954. godine idejno rešenje novosadskog železničkog čvora.



Iz železničke stanice Rimski Šančevi pruga do Novog Sada račva se u dva kraka: za Bečej i Tuelj; foto: V. Lazić

MILORAD STANKOVIĆ
Dipl. ing. građevinarstva,
ŽTP Novi Sad

og čvora

o najefikasnijeg sredstva
vropi privodi kraju kom-

em iste godine pruga je
i je u saobraćaj 1895. go-
uga građeni su i stanični
ičkih sredstava, kao i lo-

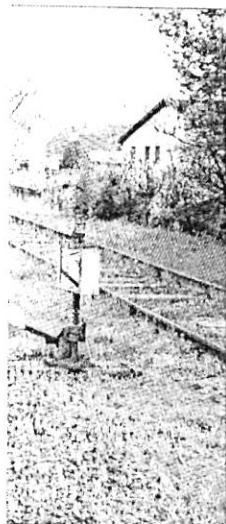
du bio potpuno završen,
nala i kompletne radion-

o krajem XIX veka i uz
pruge u čvoru bile su do-

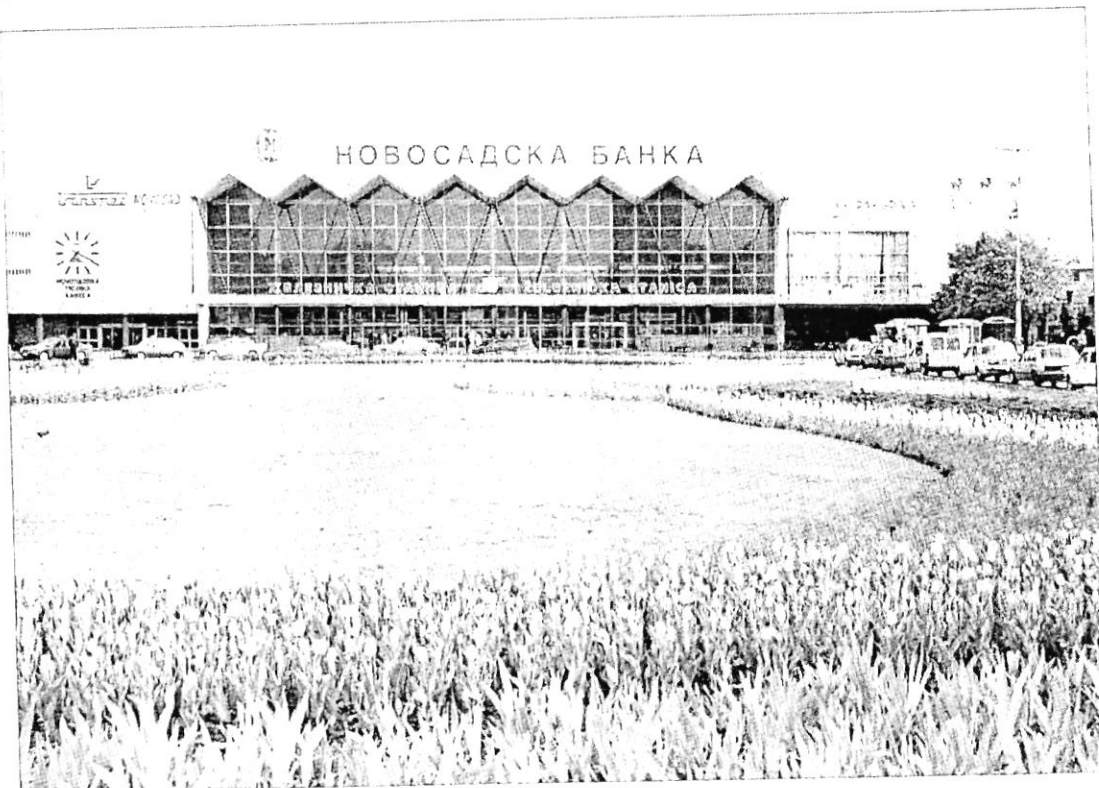
arastao na oko 75.000
ge i kanala Mali Stapar-
u i izlasku grada na oba-

svetskom ratu, jer je od-
rovaradina i Novog Sada
osta.

plana, urađeno je i usvo-
skog čvora.



čva se u dva kraka:



Nova železnička stanica; foto: V. Lazić

Osnovna ideja planera bila je da se postojeći železnički kapaciteti u celosti demontiraju i presele na nove lokacije severno od grada, kao prirodni pratilac industrijskih zona, zona javnih skladišta i pristaništa, čija je gradnja predviđena na obalama kanala DTD i na levoj obali Dunava nizvodno od ušća kanala u Dunav. Time bi se, pored modernog organizovanja industrije i železničkog saobraćaja oslobodili široki prostori i najatraktivnije lokacije za dalji razvoj grada u priobalju Dunava.

Idejnim projektom, kao tehničkim osnovom investicionog programa, koji je usvojen 18. septembra 1956. godine predviđena je izgradnja čvora u tri etape:

1. etapa: Most preko Dunava, nove putničke stanice, izmeštanje pruge za Suboticu, Titel i (Sentu), Lokorobna I, stanica Podbara i izmeštanje pruge prema Somboru i Bogojevu do Veternika.
2. etapa: Ranžirna stanica, grupa za namirenje, depo, košarska radionica i tehničko putnička stanica.
3. etapa: Pruga za Titel, Lokorobna II i neke potrebne dogradnje već izgrađenih kapaciteta.

Pruga za Titel preko stanice Podbara nije značajna za funkcionisanje čvora, jer postoji veza preko Rimskih Šančeva, a Loko II će se eventualno graditi kada bude rešena lokacija i organizacija funkcionisanja robno transportnog centra.

Rešenjem Savezno Izvršnog Veća od 15. februara 1957. godine i odlukom Radničkog saveta ŽTP Novi Sad od 16. novembra 1957. godine, usvojen je investicioni plan izgradnje i etape, kada su i započeti ozbiljni radovi na izgradnji glavnih projekata, a već krajem iste godine započeta je i realizacija građevinskih objekata pripremljenim radovima za izgradnju mosta preko Dunava.

Izgradnjom novog mosta preko Dunava, koji je pušten u saobraćaj 25. oktobra 1961. godine i stanice Novi Sad-putnička 1964. godine, uklonjena je pruga koja je posle rata privremeno izgrađena kroz ceo deo Novog Sada i Petrovaradina, čime je omogućena izgradnja stambenih blokova i univerzitetskog centra na Limanu.

Premeštanjem preostalih kapaciteta stare putničke stanice na novoizgrađenu Lokorobnu I 1970. godine, definitivno su demontirani svi kapaciteti stare stanice na Limanu, lokoteretne stanice na zimovniku i somborske pruge od Futoškog puta preko Telepa, do Veternika.

Izgradnja I etape finansirana je iz sredstava ŽTP i grada – po osnovu otkupa postojećih objekata, a najviše iz državnih fondova (CIF i OIF).

Međutim, posle dovršenja I etape dalje aktivnosti su zastale, čime su za železnicu zbog neusklađenih novih i preostalih, starih kapaciteta nastali brojni problemi koji proizvode dodatne troškove: duži prevozni put stvari, više uposlenih vučnih i manevarskih sredstava i

železničkog osoblja, veće zadržavanje teretnog kolskog parka, veoma otežana organizacija tehničko-tehnoškog procesa rada u vršenju saobraćaja i održavanju mobilnih sredstava, otežano blagovremeno i kvalitetno podmirenje zahteva privrede za prevozom, problem oko preloma vuče vozova...

U međuvremenu, od dovršenja I etape izgradnje železničkog čvora, izgrađeno je Novo naselje (sadašnja Bistrica) sa oko 20 000 stanovnika, značajno je porastao broj stanovnika u prigradskim i seoskim naseljima zapadno od grada, višestruko se povećao drumski saobraćaj zapad-istok i zapad-sever, pa su železnički kapaciteti koji su ostali na starim lokacijama u velikoj meri ometali normalne funkcije gradskog života, a naročito saobraćaja kao i korišćenje objekata društvenog standarda u oblasti zdravstva, školstva i sl.

U takvoj situaciji moralo se pristupiti realizaciji izgradnje II etape, pa su u tom cilju Samoupravna interesna zajednica komunalnih delatnosti i građevinskog zemljišta grada Novog Sada i ŽTO Novi Sad 1985. godine zaključili „Samoupravni sporazum“ o obezbeđenju sredstava radi zajedničkog učešća u finansiranju izgradnje II etape novosadskog železničkog čvora: ranžirna stanica, grupa za namirenje sa zgradom službe vuče, lokomotivski depo, kolaska radionica i tehničko-putnička stanica.

Samoupravnim sporazumom takođe je utvrđeno da SJZ komunalnih delatnosti i građevinskog zemljišta u II etapi samostalno finansira određenu grupu objekata: eksprijacija, zemljani radovi, pristupni i unutrašnji putevi, spoljni vodovodi, energetika, spoljna rasveta, toplovod, fekalna kanalizacija i kišna kanalizacija sa 40% ukupnog koštavanja investicije.

ŽTO „Novi Sad“ samostalno finansira radove: gornji stroj, zgrade, kontaktnu mrežu, telekomunikacione i osiguravajuće stanice sa 60% ukupnog koštavanja investicije.

Izgradnja Ranžirne stanice započeta je 1937. godine izgradnjom „Južne veze“ kao I faza od 1 bloka putničke stanice do rasputnice Sajovo sa grupom tranzitnih koloseka i krajem iste godine puštena u saobraćaj.

Svi ostali uređaji i postrojenja ove stanice kao I faza izgrađeni su do 1992. godine i pušteni u eksploataciju 24.12.1992. godine, što je bitno poboljšalo uslove rada i smanjilo troškove saobraćaja. Gradska zajednica je dobila moćnu tranzitnu saobraćajnicu sa pratećim finansijskim, saobraćajnim i ekološkim efektima.

I pored značajnih efekata, izgradnja ranžirne stanice nre do kraja rešila probleme železnice, jer su na staroj lokaciji ostali zastareli kapaciteti za održavanje mobilnih sredstava, koji onemogućuju privođenje 25 ha najvrednijeg građevinskog zemljišta grada Novog Sada.

INVESTICIONA SREDSTVA

a) Ukupno utrošena sredstva za I i II etapu su 136.271.360 dolara, što po etapama iznosi:

I etapa – izgradnje čvora koja je trajala od 1953. do 1970. godine: 111.863.620 US\$

II etapa – izgradnje (I-a i I-c faza) koja je trajala od 1987-1992. godine: 24.740 US\$

b) neophodna sredstva

Za dovršenje izgradnje I-b faze, II etape (Loko-depo sa grupom za namirenje, kolaska radionica i tehničko-putna stanica) potrebno je obezbediti 15.650.000 dolara

Realizacijom II etape, železnički čvor Novi Sad bio bi kompatibilan sa prolazom pruge za velike brzine, a grad bi dobio atraktivno građevinsko zemljište.

ima preko 120 učenika, a već s početka godine ser se u Beograd, i otkriva. Novom Sada otkriva se godišnje škole do 1949. Zabeleženo je da je u malom parku na trgu Čerke Milice bio se skriveno 4 ruski vojnici, čije se grobove održavali učenici škole.

Pored ove škole, na Ulici Markina Gorana, bila je posebna zgrada u kojoj se nalazilo kulturno – umetničko društvo železničara, odnosno to je bila posebna zgrada za društvene aktivnosti železničara. Izgrađena zgrade, dom železničara, finansirali su svi železničari, koji su odavali mesečno po 10 dinara za izgradnju te zgrade. Zgrada je srušena oko 1960. godine.

Kulturno – umetnički život je bio na visini, u Domu su se održavale priredbe folklor, recitatorske grupe, tamburaške, harmonikaške, kao i gudačke grupe. Postojala je glumačka škola, škola za operne pevače, kao i čitaonica.

NOVA ŽELEZNIČKA PUTNIČKA STANICA

NOVI SAD

Nova železnička stanica svečano je otvorena 24.5.1964. godine. Oko stanične zgrade svuda oko je bila je poštana, na mestu današnje autobuske stanice bile su bašte, manji kanali, pa čak i poneke rupe od avionskih bombi. Prilaz stanici bio je od strane Kisačke ulice, pošto današnji Sulevar oslobođenja nije postojao. Nač uoči početka rada nova stanica još nije bila završena, deo zgrade je bio u skelama, građevinski radnici su radili još uvek na kolosecima, koja sa konjskom zapregom su donosila pesak za dovršavanje izgrađene drugog perona. U početku je bilo svega 4 koloseka na kojima se odvijao saobraćaj, još od 1961. godine kada je izgrađen novi most na Dunavu. Stanica nije imala pouzdano saobraćajno osiguranje, svi vozovi su dobivali na loge da je za ulazak u stanicu merodavan ručni signal, i da je bio ulaz sa 5 km/h.

Prvu službu otpravnika vozova sačinjavali su Milivoj Kiždobranski (unutrašnji) i Sjepčević Manojlo (spoljni). Šef stanice bio je Petrov Svetozar, pomoćnik Silvije Vukević (za saobraćaj) i Marinić Branko (za transportnu službu).

Stanica je sagrađena po modernim uzorima za takve vrste stanica i u početku rada u letnjoj sezoni, saobraćalo je preko 55 pari vozova.

Za primanje i otpremu putnika izgrađeno je kasnije 9 koloseka, površina perona iznosi 8 000 metara kvadratnih.

Stanica je izgrađena u 2 nivoa, tako da su peroni 4 m iznad poda prizemlja, koji je u nivou trga.

Stanična zgrada je po svojoj funkcionalnosti i arhitektonskom delu sastavljena iz 4 dela: krilo A (prizemlje i 2 sprata sa ulaznim holom, sa službenim prostorijama), krilo B (centralni hol sa 2 nivoa, gde je u prizemlju vestibul sa čarterima, dok je na 1 spratu, nivo perona, galerija sa



Odavajanje pošte, prilikom sahrane predsednika Josipa Broza Tita, od strane putnika na peronu stanice Novi Sad, 08.05.1980. u 15:15h, foto: S. Milenić

železnicama), krilo C (u kome se nalazi stanični restoran, na nivou perona, dok se u prizemlju nalaze magacini za robu i službene prostorije) i krilo D (gde su službene prostorije mašinske službe, tehničko koloske službe, policije, ambulante i druge službe).

Velika širina pothodnika 6 m, i dva stepeništa, jedno u holu, jedno pomoćno pored krila A omogućavaju da preko 1 000 ljudi za 1 minut izade sa perona na trg. S obzirom na zajednički pothodnik, ukrštanje kretanja dolazećih i odlazećih putnika nije se moglo potpuno izbeći, ali je sveđeno na minimum.

Stanica je do 1994. godine imala 3 šefa stanice: Petrov Svetozar, Vučinić Milan i Ružičić Boško. Stanica je u toj godini proslavila 30 godina postojanja.

Stanica je u društveno – kulturnom i radnom pogledu bila veoma aktivna i jedna od takvih aktivnosti bila je organizacija susreta železničkih glavnih republičkih i pokrajinskih centara, na kojima su se razmenjivala stručna iskustva, organizovali izleti i druženja.

Nekoliko najvažnijih momenata iz istorije nove putničke stanice:

- Završetak rada i proslava elektrifikacije pruge Novi Sad – Subotica, maj 1960.
- Organizacija proslave 100 godina pruge Subotica – Novi Sad 05.03.1965.
- Organizacija na početku rada prevoza putničkih automobila u sastavu vozova sa prevozom putnika (otprema prvog automobila sa auto vozom) dana 17.06.1965.
- Organizacija proslave 20 godina stanice, 24.05.1984.
- Organizacija proslave 30 godina stanice Novi Sad 24.05.1994.

LITERATURA

Silvije Vukević, lična arhivska građa i fotografije
Milan Vučinić, lična arhivska građa i fotografije
Lajoš Sekereš, članak Međunarodni transport, 1965.

Изграђен је 1964. године по пројекту арх. Имре Фаркаша (Нови Бечеј, 1924 - Брамптон, Канада, 2003), као један од највећих архитектонских и градитељских подухвата којим је обележено раздобље урбанистичког раста послератног Новог Сада. Објект железничке станице постављен је на крају новоформираног булевара као његов архитектонски завршетак и реперна тачка. Зграда је слободностојећа, релативно ниске хоризонталне форме у октогоналној основи. Из кубичне и затворене форме према булевару је испуштен виши корпус застакљене фасаде наткривен динамичним кровом тестерастог облика.

укупно 284 т тежине. Под покретним оптерећењем, конструкција се понашала потпуно еластично. Због релативно велике масе осцилације су биле минималне.

Први припремни радови обављени су током 1957, када је почела и израда кесона за главне стубове. У јануару 1960. експлозивом је разбијан лед који је притиснуо јармове скеле постављене за изградњу лукова. Новине су тада јављале о "драматичној борби против ледене стихије". Мост је завршен и пуштен у саобраћај 31. октобра 1961.

(P)

ЖЕЛЕЗНИЦА - Прва железничка пруга у свету пуштена је у саобраћај 17. септембра 1825, на релацији Стоктон-Дарлингтон у Енглеској. Од Беча до Будимпеште пруга је изграђена 1846, а 1849. од Беча до Љубљане. Прва железница на тлу Војводине отворена је 1. новембра 1856 - ишла је од Сегедина преко Мокрина и Велике Кикинде до Темишвара, Вршца, Беле Цркве до Бајаша на Дунаву.

НОВИ САД ЈЕ МОГАО ДОБИТИ ЖЕЛЕЗНИЦУ ЈОШ 1846.

О железничкој вези Новог Сада са Средњом Европом расправљало се још 8. јула 1846. Магистрат је тада пред Избрано грађанство изнео предлог о железном путу који би из Пеште водио поред Новог Сада. Наредне године образовано је Друштво за изградњу сегединско-кечкеметске железнице. Одбор је позвао и Новосађане на упис акција. Онда је дошла Буна и прекинула за дуго време све сличне акције.

Озбиљније о градњи железнице почело се говорити 1869. Реферисано је тада у Главној скупштини да се јавио конзорцијум, који је рад да железницу повуче до Новог Сада, при чему је очекивао помоћ града.

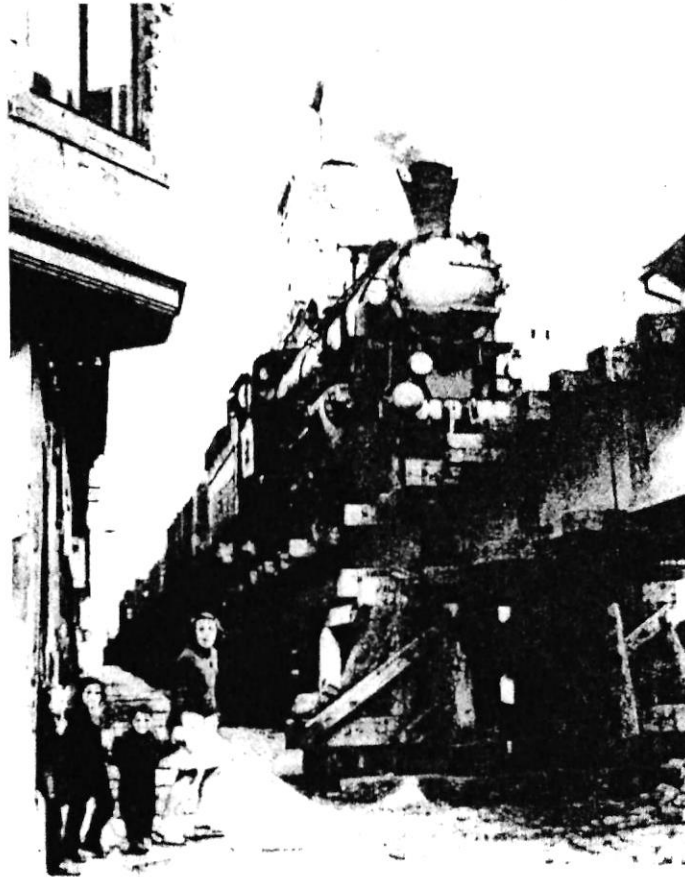
Одбор који је имао да се споразуме са предузимачима закључио је 1870. да би најпогоднија била пруга, која би ишла од Баје преко Сомбора и Петровца до Новог Сада. Касније је дошао и други предлог, да пруга иде од Сегедина преко Сенте, Старог Бечеја и Темерина до Новог Сада. У марту 1872. јавио се и конзорцијум за пештанско-земунску пругу, која би ишла од Суботице преко Куле до Новог Сада и даље до Земуна. Магистрат је обећао да ће бесплатно уступити 20 јутара земље за потребе пруге и станице.

Васа Смиљанић

(Привреда Новог Сада, НС 1941)

Први воз у Новом Саду - У Бачкој прва пруга изграђена је од Сегедина преко Суботице до Сомбора и отворена за саобраћај 11. септембра 1869. Тек 1883. и Нови Сад је добио железницу, када је подигнута пруга нормалног колосека од Суботице доде, у дужини од 101,3 км, и даље до Земуна.

Прва железничка композиција ушла је у новосадску станицу 5. марта 1883. Тиме је успостављена веза града са Европом. Инвеститор је била Мађарска државна железница (MÁV). Деоница од Новог Сада до Земуна, у дужини од 74,4 км пуштена је у саобраћај 10. децембра 1883, а веза са Београдом преко савског моста успостављена је 15. септембра 1884. Истог дана пуштена је у саобраћај и железничка пруга Београд-Ниш, у дужини од 243,5 км.



Железничка пруга ишла је кроз улице Петроварадина

Државна и вицинална железница - Пруга од Суботице до Земуна, преко Новог Сада, била је овде једина "државна", која је грађена сагласно тадашњим прописима, тако да је на њој била омогућена брзина путничког воза до 60 км на сат и брзих возова до 80 км/ч, а осовински притисак за најтеже локомотиве до 16 тона по осовини, са минималним радијусом кривине до 300 м итд. Пруга је код Новог Сада прелазила преко Дунава: подигнут је био гвоздени мост, по пројекту Карла Баумана, и изграђен тунел кроз Петроварадинску тврђаву.

Споредне пруге називане су "вицинална железница". Она је задовољавала локалне потребе и спајала међусобно и са главним пругама привредно мање важна места. Грађена је са слабијим шинама и мостовима и простијом техничком опремом, да би била што јефтинија. Дозвољена брзина на тим пругама кретала се од 35 до 50 км/ч, а дозвољени осовински притисак био је 10-13 т. Законом од 1880. држава је инвеститорима давала велике олакшице, а фирме које су експлоатисале те пруге ослобађала од многих дажбина.

Вицинална пруга од Риђице преко Сомбора до Новог Са-

да, у дужини од 121,5 км пуштена је у саобраћај 14. септембра 1895. Инвеститор је било акционарско друштво *Јужне јодунавске вициналне железнице*.

Друга вицинална пруга од Новог Сада до Бечеја, у дужини од 64,8 км отворена је за саобраћај 2. јула 1899. Истог дана предата је на употребу и пруга од Римских Шанчева до Титела, дуга 37,8 км. Инвеститор су биле *Бачкободрошке вициналне железнице*. Најзад, пруга Петроварадин-Беоцин, од 17,2 км, изграђена је 1908. и дало је у саобраћај 11. XII друштво за ову сврху

формирано, а подређено интересима Беоцинске фабрике цемента.

Најпре је постављен поптонски мост - Када је железнички мост код Новог Сада порушен 12. априла 1941 (такође и друмски мост *Краљевића Томислава*), кад се Југословенска војска повлачила, веза Бачке са Сремом је прекинута, железничка је уостављена током окупације, а затим је и обновљени мост срушен 20. октобра 1944.

После ослобођења нова власт је настојала да ту везу омогући, па је 28. маја 1945. пуштен у саобраћај понтонски железничко-друмски мост на шлеповима, који је могао само привремено да се користи. Због тога је већ 17. јула 1945. формирана Секција са задатком да изгради нормалан друмско-железнички мост преко Дунава.

Нови друмско-железнички мост - На месту где је био Мост краљевића Томислава, уз доградњу стубова, за 160 дана "ударничког рада" монтирано је 1.700 тона челичних конструкција и 1. јануара 1946. пуштен је у саобраћај нови Мост маршала Тита (и сам маршал био је на отварању). Најпре је успостављен железнички саобраћај, а 20 дана касније, 20. јануара 1946, и друмски.

Око 910 тона SKR-конструкције добављено је из Баната, из Дебелаче и Краљевићева, у мариборском предузећу *Splošne* израђено је 320 т недостајућих делова, а у зеничкој железари изваљано 70 т носача и из смедеревске железаре донесено 20 т кованог челика. Такође је у новосадској фабрици шrafoва израђено 25.000 завртњева, а из Дунава извађено са бившег железничког моста око 900 т челика, делова R-W конструкције, од чега је у мост уграђено 400 тона.

Изграђен је исто тако и прилазни вијадукт кроз подграђе Петроварадина, да би се успоставила веза са петроварадинском станицом, у шта је уграђено 16.500 м³ земље и око 2.500 м³ дрвене грађе. Возови су пролазили кроз Штротсмајерову улицу у Петроварадину, између кућа, у висини прозора првог спрата, а у Новом Саду кроз улицу Војводе Мишића, пресецали улице Максима Горког и Радничку и излазили на железнички насип, па стизали на стару Железничку станицу, односно, од ње полазили истим путем, према Београду.

Новосадски железнички чвор - Кад је изграђена железничка пруга Суботица-Београд и ископан Канал Мали Стапар-Нови Сад, град Нови Сад нашао се у окружењу ове две комуникације, што је представљало велику сметњу његовом природном развоју и изласку на Дунав.

Због тога је урађена Саобраћајна основа за изradу Генералног урбанистичког плана и усвојена 23. априла 1954. као идејно решење новог железничког чвора Новог Сада.

Основна идеја била је да се постојећи железнички капацитети у целости де-монтирају и преселе на нове локације северно од града, као приоритетни пратилац зона индустрије, складишта и пристаништа, чија је градња предвиђена на обалама канала ДТД и на левој обали Дунава, низводно од ушћа Канала у Дунав. Тиме се желело да се ослободе широки простори и најатрактивније локације за даљи развој града у дунавском приобаљу, а у исто време да се омогући модерније организовање индустрије и железничког саобраћаја.

Идејни пројекат и инвестициони програм усвојени су 18. септембра 1955. Изградња чвора предвиђена је у три етапе:

I - Мост преко Дунава, нова путничка станица и измештање пруга за Суботицу, Тител и Сенту.

II - Ранжирна станица, техничко-путничка станица, ложионица, локомотивна станица I и II и измештање пруге према Сомбору и Богојеву до Ветерника.

III - Нова пруга за Тител са станицом Подбара, потребне доградње већ изграђених капацитета.

Програм прве етапе изградње усвојен је решењем СИБ-а од 15. фебруара 1957. и одлуком Радничког савеза ЖТП Нови Сад од 16. новембра исте године. Тада се приступило изради главних пројеката и започети су извођачки радови.

Мост преко Дунава грађен је у периоду 1957-61. као друмско-железнички, од армираног и преднапрегнутог бетона, по пројекту проф. Бранка Жежеља, а у извођењу београдске *Моспоградње*. Пуштен је у саобраћај поводом Дана ослобођења Новог Сада 23. октобра 1961.

Нову зграду Путничке станице пројектовао је арх. Имре Фаркаш на преко 8.000 м² корисне површине. Грађена је у периоду 1963-64, а извођач је био новосадски *Неимар*. Отворена је свечано 30. маја 1964.

У међувремену измештена је суботичка пруга, те она према Тителу, а пуштањем у саобраћај моста преко Дунава уклоњена је привремена пруга грађена кроз Петроварадин и Нови Сад, што је омогућило бржу градњу нових стамбених блокова и универзитетског центра на Лиману I.

Преношењем преосталих капацитета старе путничке станице у новоизграђену локомотивну станицу I у 1970, дефинитивно су демонтирани сви уређаји старе станице на Лиману, локомотивне станице на Зимовнику и сомборске пруге преко Телпа до Ветерника. Тиме је омогућено и укидање путног прелаза (рампе) на Футошком путу, који је знатно успора-



Путничка железничка станица у Новом Саду, дело Имре Фаркаша (1964)

вао друмски саобраћај у граду на овом правцу.

Нова ранжирна станица - У оквиру друге етапе изграђена је тзв "јужна ве-за", која је омогућила пролаз теретних возова мимо Путничке станице - пуштена је у саобраћај 22. октобра 1987.

У периоду 1990-92. изграђена је ранжирна станица са 20 колосека и прикључним пругама и контактном мрежом. Подигнута је нова станична зграда и све што је нужно за несметан рад. Пуштена је у експлоатацију 9. децембра 1992.

Овим је омогућено да се демонтира 14 колосека у старој ранжирној станици, локомотивски колосеци и пруга од теретне станице до распутнице Сајлово, па је било могуће да се уклони и рампа на Руменачком путу код Гробља. Функције старе теретне станице пренете су на нову локацију и нову ранжирну станицу. Задржан је само један колосек ради везе са депоом за локомотиве и колском радионицом. Тиме је створена директна веза између Детелинаре и Бистрице (Новог насеља), као и са индустријском зonom (16. децембра 1992).

Наредна фаза обухвата изградњу техничко-путничке станице са три колосека, депоа за локомотиве и пункта за намиривање дизел моторних возова, са пратећим објектима и уређајима, затим подизање колске радионице и отварање сервиса за одржавање грађевинских и електротехничких постројења и уређаја.

Електрификација железнице - У склопу модернизације пруге од државне границе и Суботице до Новог Сада и Београда, извршена је и електрификација. Од Београда до Инђије пруга је заједничка са магистралном према Загребу и тај део је већ омогућавао електрични погон за возове. Од Инђије до

Суботице пруга је електрифицирана од 1976. до 1980. Почетак радова обележен је градњом зграде за сигнализацију у Сремским Карловцима 15. априла 1976. Радови су завршени и електрика пуштена на целој дужини пруге 25. маја 1980.

Руководилац пројекта у име инвеститора био је инж. Михаило Станаревић, надзор су вршили стручњаци ЖТО Београда и Новог Сада. Електричне уређаје поставио је београдски *Минел*, извођачи модернизације били су радници ЗГОП из Новог Сада, док је пројектну документацију припремио Завод за пројектовање Југословенских железница.

Вредност 150 милиона долара - Финансирање свих ових радова, чија укупна вредност прелази 150 милиона долара, ишло је у континуираном ритму од 1957. до 1970, да би тада настао застој до 1986, док нису нађена нова решења у заједничком учешћу у трошковима новосадске ЖТО, покрајине Војводине и града Новог Сада.

Целокупну инвестиционо-техничку документацију израдио је Завод за пројектовање југословенских железница из Београда, касније београдски Саобраћајни институт СР са својим кооперантима. Главни пројектант концепта новог чвора је инж. Душан Николић, а извођачи радова ЗГОП у Новом Саду, *Неимар*, *Моствоградња* и др., док координацију и надзор обављају стручњаци *ЈЖТП Београд*.

Облици организовања - Пре II светског рата постојала је генерална дирекција Југословенских железница, а на овим просторима - дирекција са седиштем у Суботици. После ослобођења, крајем 1944, формирана је Дирекција железница у Новом Саду. Директор је био инж. Адам Шијачки. У току 1948. дирек-

ција је пресељена у Београд. Од 1954. до 1966. деловала је Заједница за Војводину, са предузећима у Новом Саду, Суботици, Зрењанину и Сремској Митровици. Потом су предузећа обједињена, а седиште те трансформисане организације било је у Новом Саду.

Директор ЖТП Нови Сад био је инж. Лајош Лајко. Железнице са подручја Војводине 1966. укључене су у ЖТП *Београд*. Од 1. јануара 1977. до 31. децембра 1989. војвођанске железнице налазе се у саставу ЖТО Нови Сад. Директори у том периоду били су Тима Илин, инж. Никола Зурковић и мр инж. Герхард Бурбах. Од 1. јануара 1990. железнице са овог подручја поново су у склопу ЖТП *Београд*, са седиштем у Београду. Сталне промене и трансформације, мењање фирме и седишта, све се то негативно одражавало на пословност и успешност система.

Г. Бур.

ЖЕЛЕЗНИЧАР, спортско друштво, које су 1970. основали у Новом Саду железничарски спортски клубови. У саставу друштва налазили су се тада фудбалски, рукометни, куглашки, стонотениски, одбојкашки и кошаркашки клуб и планинарско друштво, сви под именом *Железничар*.

Стонотениски клуб се 1972. фузионисао са *Радничким* и преузео његово име. Одбојкаши су се разишли, јер није било новца за њихов рад, а финансирање кошаркаша преузела је нафтна индустрија, те су иступили из друштва и наставили деловање под именом *НАП-Нови Сад*. Остали су у породици железничарских клубова фудбалски и руко-

метни (мушка и женска екипа), као и планинарско-смучарско друштво. У међувремену су настали и шаховски клуб и коњички (основан 1996).

Фудбалски клуб постоји од 1926 - Најстарији клуб у саставу *Железничара* је фудбалски, који је као Атлетски железнички аматерски клуб АЖАК основан још 1926. Основали су га млади ентузијастички радници железничке радионице, телеграфа и телефона, заједно са другим намештеницима новосадског железничког чвора. Игралиште је изграђено на пољани, с десне стране железничке пруге према Београду, отприлике на месту где је данас управна зграда *Елекћоровојводине*. Ово игралиште је порушено 1941, да би касније било подигнуто ново у данашњој индустријској зони. Клуб је обновљен 1946. Фудбалери носе дресове црвено-црне боје.

Успешни рукометаши - Од свих клубова *Железничара* рукометни је постигао најбоље резултате. Рукометаши су се такмичили у општинској и зонској лиги, а доспевали су и до републичке и савезне.

Женска рукометна екипа била је члан Прве рукометне лиге СФРЈ од 1974. до 1980, освајач је Купа Југославије и давала је велики број играчица за државну репрезентацију. И данас је то прволигашка екипа. На жалост, рукометни клуб нема ни халу, нити отворени терен. Користи рукометни стадион у Дунавском парку.

Куглашки клуб основан је 1948, а такмичио се у лигама, од општинске до републичке (не располаже сопственом кугланом). Шаховски клуб постоји од 1970, а такмичи се у републичкој лиги.

Планинари пешаче у природи - Планинарско друштво *Железничар* (Трг